سلطنة عُمان
وزارة التراث القومي والثقافة

تراثنا

دور العمانيين في الملاحة والتجارة الاسلامية حتى القرن الرابع الهجري

تأليف
الدكتور عبد الرحمن عبد الكريم العاني
رئيس قسم التاريخ ـ جامعة بغداد

الطبعة الثالثة
١٤١٥هـ ـ ١٩٩٤م

دور العمانيين في الملاحة والتجارة الاسلامية حتى القرن الرابع الهجري

مقدمة :

كانت بلاد البحر المتوسط ترتبط ببلاد الصين والهند بطرق برية وبحرية، فأما الطرق البرية فأهمها الطريق الذي يأتي من الصين ويخترق خراسان والهضبة الايرانية حتى يصل إلى أواسط العراق ثم يتجه شمالاً إلى موانىء البحر المتوسط، ويسير هذا الطريق من الصين إلى سمرقند، فبخارى، ومنها إلى مرو، فنيسابور، فالري، ومنها إلى همدان فبغداد.

ويتفرع من هذا الطريق عدة فروع، منها فرع يتجه من بخارى إلى بحر قزوين فنهر الفولجا وبلاد البلغار، وفرع آخر يتجه إلى البحر الأسود وموانئه ثم القسطنطينية فأوربا، كما تخرج من هذا الطريق أيضا فروع جانبية إلى حلب وساحل البحر الأسود [1].

---

(١) الدكتور عبد العزيز الدوري، تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري، ١٥٠ ـ ١٥١، الدكتور نعيم فهمي زكي، طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، ١٥٤، راجع عن الطرق أيضاً:
Charless Worth, M.P. Trade Route & Commerce in The Roman Empire (Cambridge, 1932).
Wheeler, M. Roue beyond the Roman Erontiers

وترتبط الهند أيضاً بطريق بري يسير من السند إلى خراسان [٢] أو يسير موازياً للساحل الشرقي من الخليج إلى العراق حيث يمر عبر السند إلى كرمان ثم فارس، فالاهواز ومنها الى البصرة فبغداد [٣]

وتتميز الطرق البرية بأنها أقصر وأأمن من الطرق البحرية، غير أنها تتعرض لبعض الأخطار ومنها أنها تمر في مناطق صحراوية وعرة وجرداء، قليلة المياه، أضافة إلى اللصوص وقطاع الطرق الذين يكثرون في تلك المناطق.

أما الطرق البحرية فبعضها يسلك الخليج وبعضها يسلك البحر الأحمر. فأما الطريق الأول فان السفن الخارجة من الخليج والقاصدة الصين فإنها تمخر المحيط الهندى مباشرة متجهة نحو الهند، فتصل إلى كولم ملي (كويلون) ثم تسير حول الجزء الجنوبي من جزيرة

(Pilican)

Warnington, G.H. The Commerce between the Roman Empire and India, (Cambridge, 1928).

Rostovtzoff, M. Caravan cities, (Oxford, 1932).

Social and Economic History of the Hellinistic world, vol. I, P. 445, (Oxford, 1941).

(٢) الدوري : تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري/١٥٤.

(٣) ابن خرداذبة، المسالك والممالك/ ١٥٥، انظر أيضاً: تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري/١٥٤.

سرنديب (سيلان) متجهة شرقاً إلى جزر زنجبابوس ثم إلى كله بار وبعد ذلك تعبر مضيق شلاهط (ملقا) نحو جزيرة يتومة ثم تقصد مباشرة إلى كندرانج (في دلتا ميكونج) ثم إلى الصنف ومنها إلى صنف فولاو، ثم إلى أبواب الصين (شعب باراكل) ومنها إلى خانقووهي كانتون الحالية ميناء الصين العظيم.[٤].

وكانت السفن الآتية عن هذا الطريق تفرغ بضائعها عند رأس الخليج حيث تنقل الى الطرق ومنها الى سوريا فالبحر المتوسط أو إلى فلسطين ومصر. أما الطريق الثاني فهو طريق البحر العربي فالبحر الأحمر، وكانت التجارة الآتية عن هذا الطريق تذهب إلى الموانى المصرية الواقعة على ساحل البحر الأحمر الغربي أو إلى ميناء العقبة. . حيث تنقل منها إلى سوريا وموانيء البحر المتوسط[٥]. ولما كانت الطرق البحرية في العصور القديمة معرضة إلى كثير من الأخطار الطبيعية

---

(٤) رحلة السيرافي/ ٣٤ ــ ٣٥، أخبار الصين والهند، ٧ ــ ٩، ابن الفقيه الهمزاني: مختصر كتاب البلدان، ١١ ــ ١٣، أنظر أيضاً: حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ٢٠٨ ــ ٢١٥، Huzayyin, S. Aravia and The Fan East (Cairo, 19) والمعروف أن تيوقة هي جزيرة تيومان الحالية (حوراني، ٢١٤ هامش رقم ١).

(٥) الدكتور صالح أحمد العلي: محاضرات في تاريخ العرب ١/ ٣٦ ــ ٣٧.

فالعواصف والدوامات والحيوانات البحرية، أو البشرية كهجمات القرصان، لذلك كان التجار يتحاشونها ماأستطاعوا، غير أن أهمية سلع الهند والشرق الأقصى أضطرت التجار على ركوب البحر لها.

ولما ساد السلم الروماني في عهد أغسطس الثالث نشطت الطرق البرية المارة بالطرق، وكذلك طريق الخليج. غير أن التجارة المارة عبر الخليج تناقصت إلى حدما في العهود الساسانية نظراً لتشجيع خصومهم البيزنطيين التجارة عن طريق البحر الأحمر، الذي كان رغم بعده آمن واسلم، سبب بعده عن هيمنة الساسانيين، وقد أدى هذا إلى أن تصبح التجارة المارة بالخليج مقتصرة بالدرجة الأولى على ماتستهلكه الامبراطورية الساسانية من السلع الهندية. ولما تكونت الدولة العربية الاسلامية بسطت نفوذها على أقاليم الشرق الأوسط ومعظم سواحل البحر المتوسط، فأصبحت مهيمنة على منافذ كافة الطرق البرية والبحرية مع أفريقيا والهند وبلاد الشرق الأقصى عدا الطريق الذي كان يسلك شمال بحر قزوين.

وقد رافق توحيد الشرق الاوسط على يد العرب المسلمين انتشار الأمن والسلام، وإزالة كثير من الحواجز والعقبات مما أدى إلى أن تتحول التجارة تدريجيا من

البحـر الأحمر وصـارت تسلك طريق الخليـج فأزدادت أهميتـه لكـونه أقصر وأقل كلفة، وليست فيه غير مرجانية كالبحر الأحمر، لذلك كان أكثر طروقاً.[٦].

ان طريق الخليـج لايمـون الطرق وأقاليم المشرق فحسب، بل يمكن أن يمـون أيضـاً بلاد البحر الأبيض المتوسط وأوربا، لأنه أقصر الطرق، غير أن استعماله لهذا الغـرض يتوقف على الأوضاع السياسية والأمنية في بلاد الشرق الأوسط، فإذا عم السلم إزداد استعماله، أما إذا حدثت اضطرابات فإن التجار يلجأون الى طريق البحر الأحمر لأنه يكون آمن.

وقـد كانت المحطـات الامـاميـة الـرئيسيـة لهذا الطـريق البحـري تقـع في أقليم عمان حيث أزدهرت فيه عدة موانيء وأصبحت من أهم المـراكـز التجـاريـة في القرون الثلاثة الأولى من الاسلام.

فكـانت عمان مركـزاً مهـماً للمـلاحـة والتجـارة البحـريـة منـذ استقـرار الـدولة العربية الاسلامية حتى أوائـل القـرن الـرابـع الهجـري، حيث بدأت التجـارة تتحـول تدريجيـاً من الخليـج وتسلك طريق البحـر الأحمر

---

(٦) العـلي: التنظيـمات الاجتـماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري/٢٥٦ ـ ٢٥٧، محاضـرات في تاريخ العرب، ١/٣٦ ـ ٣٧.

فأخذت الموانيء اليمنية تزدهر وتحل محل عمان[٧].

دور العمانيين في الملاحة :

بعد استقرار الدولة العربية الاسلامية ازدادت أهمية عمان التجارية حيث تتمتع بموقع جغرافي مهم، فهي تمتد مواجهة الخليج والبحر العربي، وهي أيضاً قريبة من الهند، كما أن مياهها عميقة، ومعظم شواطئها محاط بجبال تحميها من الرياح القوية فتساعد على نشوء الموانيء، وكل هذا أهلها لأن تكون المركز الرئيسي للساحل الغربي من الخليج، وكان لهذا أثره في تطور الملاحة والتجارة البحرية. والواقع أن العمانيين كانوا يشتغلون في الملاحة منذ قبل الاسلام[٨].

وبعد ظهور الاسلام تكثر الاشارات إلى اشتغال العمانيين في الملاحة والى مهارتهم فيها، فيروي الجاحظ قصة تصف أزد عمان بأنهم ملاحون[٩]، وقد ذكرت المصادر امتداد نشاط العمانيين البحري بعد الاسلام إلى جهات بعيدة وسيطرتهم في الغرب على سواحل أفريقية

---

(٧) تحول الطريق التجاري: أنظر الدكتور عبد الرحمن العاني: تحول الطريق التجاري من الخليج إلى البحر الأحمر وازدهار عدن، مقالة منشورة في مجلة كلية الآداب/جامعة بغداد/العدد ٢٨/١٩٨٠.

(٨) ياقوت الحموي: معجم البلدان، ٤/٥٢١ ـ ٥٢٢

(٩) الجاحظ، الحيوان/٣/٣١٣

الشرقية ووصولهم إلى جزيرة قنبلو (مدغشقر) وسقالة (موزمبيق)، والواق واق، فقد ذكر المسعودي أن المحيط الهندي «له خليج متصل بأرض الحبشة يمتد إلى ناحية بربري من بلاد الزنج والحبشة ويسمى الخليج البربري... وأهل المراكب من العمانيين يقطعون هذا الخليج إلى جزيرة قنبلو من بحر الزنج... وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عمان عرب من الأزد... وينتهي هؤلاء في بحر الزنج إلى جزيرة قنبلو... والى بلاد سفالة والواق واق من أقاصي أرض الزنج والاسافل من بحرهم»(١٠). وقال عن سفالة «وهى أقاصي بلاد الزنج واليها تقصد مراكب العمانيين... وهي غاية مقاصدهم»(١١). وقد أبحر المسعودي نفسه في سنة ٣٠٤هـ من جزيرة قنيلو إلى عمان(١٢).

وقال بزرك «وحدثني اسمعيليويه وجماعة من البحريين انه خرج من عمان في مركبه يريد قنبله في سنة

(١٠) مروج الذهب، ١/١٠٧ ـ ١٠٨، يقول حوراني «وهذه الواق واق مشكلة فالمعروف أن ثمة واق واقين: ويرى فران أن الأولى مدغشقر والثانية سومطرة». ٢٣١، ورأى فران ضغيف حيتان العرب أطلقوا على سومطرة اسم «الزانج» والراجح أن واق واق الصين اسم اطلقه العرب على جزر بعيدة متطرفة لم يكونوا على صلة مباشرة بها وذلك يصدق على اليابان. (حورابي/ ٢٣١ ـ ٢٣٢ هامش رقم ٣).

(١١) ن. م.، ٢/٦.

(١٢) ن. م.، ١/١٠٨

(١٢) بزرك، عجائب الهند، ٥٠ ـ ٥٦.

عشر وثلاثمائة مفصفت الريح وطرحت المركب إلى سفالة الزنج»[١٤]، وفي سنة ٣٣٢هـ كانت السفن تذهب من عمان إلى بلاد الزنج وترجع اليها[١٥].

وقال بزرك أيضاً «وحدثني ابن لاكيس أنهم شاهدوا من أمر الواق واق مايدهش، وذلك أنهم وأخوهم في سنة أربع وثلاثين وثلاثمائة في نحو ألف قارب فحاربوهم حربا شديدا ولم يقدروا عليهم لان حول قنبلة حصن... وظفروا بعدة قرى ومدن من سفالج الزنج»[١٦].

وذكر ابن الوردي ان بلاد الزنج «ومساكنهم من حد الخليج المنصب إلى سفالة الذهب والواق واق... وليس لهم مراكب بل تدخل إليهم المراكب من عمان»[١٧].

يتضح من هذه النصوص وجود ملاحة مباشرة نشطة وواسعة بين عمان وافريقية، وان عمان كان مركزاً لهذه الملاحة، وان المراكب العمانية كانت تقوم بنقل معظم السلع الأفريقية.

ويبدو أن السفن البحرية التي تبحر إلى أفريقية كانت تسير بشكل قوافل بلغ بعضها ست عشرة سفينة،

(١٦) ن. م.، ١٧٤ ـ ١٧٥.
(١٧) ابن الوردي، جريدة العجائب وفريدة الغرائب، ٤٩ ـ ٥٠

فينقل بزرك قول اسمعيلويه عن بعض النواخذة أنه قال له «دخلت بلاد الزنج في سنة أثنتين وثلاثين وثلاثمائة فقال لي بعض القافة كم أنتم مركباً فقلت ستة عشر مركباً فقال يسلم منها إلى عمان خمسة عشر مركباً وينكسر واحد»[١٨]

أما مع الصين فقد كانت ملاحة العرب نشطة ومباشرة في القرن الثالث الهجري، وهي تصل إلى خانفو أي كانتون الحالية، وكان يقوم بمعظم هذه الملاحة أهل عمان، وقد وصف المسعودي خانفو بأنها «مدينة عظيمة على نهر عظيم . . . تدخل هذا النهر سفن التجار الواردة من البصرة وسيراف وعمان ومدن الهند وجزائر الزايج والصنف وغيرها من الممالك بالامتعة والجهازى[١٩]

إن إشارة المسعودي تدل على أن تلك الملاحة لم تظهر فجأة في زمنه بل كانت استمراراً لنشاط يرجع إلى أزمنة قديمة، ويقول في مكان آخر أيضاً أن «مراكب الصين كانت تأتي بلاد عمان وسيراف وساحل فارس وساحل البحرين الأبلة. والبصرة وكذلك كانت المراكب

---

(١٨) بزرك/ ٦٠

(١٩) مروج الذهب/١/١٣٨، أنظر الغويري/نهاية الادب في فنون/دب /١٤/٣٣٠، الحميري/السعف المعطاء/ورقة ١٣٩أ

تختلف عن المواضع التي ذكرنا الى هناك»[٢٠]. ان قول المسعودي بان سفن الصيف تدخل الايلة والبصرة تعبير غير دقيق لان المياه عندهما ضحلة لاتصلح لملاحة السفن الكبيرة، ومن المعلوم ان العرب المسلمين عندما يمرروا ايلة لم يجدوا فيها سفناً كبيرة مما يدل على أنه حتى في ذلك الزمن المبكر لم تكن سفن الصين تصل العراق مباشرة.

من الطبيعي أن العمانيين كانوا يتاجرون أيضاً مع المحطات الملاحية والتجارية التي تقع على طريق الصين، وقد ذكرت المصادر هذه المحطات وأشارت إلى تجارة العمانيين، وأهم هذه المحطات هي كله، وقد وصفها ياقوت بأنها «فرضة بالهند وهي منتصف الطريق بين عمان الصين»[٢١].

وذكر المسعودي أن البحريين من أهل عمان كانوا يترددون عليها[٢٢]، ونقل بزرك عن اسمعيليويه الناخذاه قوله «اجتمع لي في كرة واحدة وردت فيها من كله إلى عمان وذلك في سنة سبع عشرة وثلاثمائة مالايجتمع لناخذاه قبلي، خطفت من كله فلقيني في طريقي سبعين بارجة فحاربتهم ثلاثة أيام متوالية وأحرقت منها عدة

(٢٠) مروج الذهب/١/١٤٠.
(٢١) ياقوت/معجم البلدان/٤ ٣٠٢ ـ٣٠٣.
(٢٢) مروج الذهب/١/١٩٧.

وقتلت جماعـة وتخلصت وقطعت من كله إلى أن وصلت إلى شط العرب بغيتى شمر لبان في واحد وأربعين يوماً»[٢٣]

وقـد أصبحت لحله في أوائـل القـرن الـرابـع الهجـري، وبعـد أن أضطرب أمر الصين ملتقى مراكب أهـل عمان والصـين، فقـد قال المسعـودي «واليها تنتهي مراكب أهـل الاسـلام من السيرافيين والعـمانيين في هذا الوقت فيجتمعون مع من يرد في أرض الصين مراكبهم»[٢٤].

وكـانت نشـاط العـمانيـين البحـري قد شمـل أيضاً بلاد الـزانـح، حيث يذكـر المسعـودي أن البحـريين من أهل عمان كانـوا يترددون عليهـا[٢٥]، كما ذكـر بزرك أن رجلاً عمانيـاً من النـواخـذه يدعى «جهودكوتاه» وصل الزنج وجلس قرب ملكها وحادثه[٢٦]

وكـانت مراكب العـمانيـين تؤم معظم موانيء المحيـط الهنـدي وتتـاجـر معهـا، فقـد ذكرت مصادر أن مراكب عمان وصلت إلى الصنف[٢٧]، ومنصور[٢٨]،

---

(٢٣) بزرك/١٢٩ ــ ١٣٠ وفي ١٣٢ ــ ١٣٣ «وكـان وصـولـه منـذ خطف من كله إلى أن دخل بكلاء عمان ثمانية وأربعين يوماً».

(٢٤) مروج الذهب/١/١٩٧.

(٢٥) مروج الذهب/١/١٩٧، انظر التنبيه والاشراف/٦٢.

(٢٦) بزرك/١٥٤.

(٢٧) ن. م./٧٠ــ٧١. (٢٨) ن. م./٩٠.

وسرنديب[٢٩]، وصندابور[٣٠]، وسندان[٣١]، كما كانت سفنهم تؤم الديبل باستمرار[٣٢].

صناعة السفه التجارية وحجمها:

ان كون عمان مركزاً للملاحة والتجارة البحرية، كان يستلزم أن تقوم فيها صناعة السفن. وكان العمانيون يتبعون في صنع سفنهم التقاليد السائدة في صناعتها في المحيط الهندي والتي تتميز عن صناعتها في البحر المتوسط من حيث أن سفنها كانت تخرز بالالياف وتشد ولا تسمر بمسامير الحديد[٣٣].

وكان بعض العمانيين يذهبون إلى الهند ليصنعوا سفنهم فيها نظراً لتوفر الأخشاب هناك، غير أنهم كانوا في نفس الوقت يجلبون من تلك المناطق الأخشاب يصنعون البعض الآخر من السفن في عمان نفسها، وفي كلتا الحالتين كان العمانيون هم الذين يصنعون السفن.

---

(٢٩) ن. م./ ١٣٢ ـ ١٣٣.

(٣٠) ن. م./ ١٥٧ ـ ١٥٨ وهي Sahadashivagad الحالية على الساحل الغربي للهند.

(٣١) بزرك/ ١٤٤ ـ ١٤٥، وسندان هي قرية سنجام الحالية على الساحل الغربي للهند.

(٣٢) الادريسي/وصف الهند وما يجاورها من البلاد/ ٢٩ (مأخوذ من نزهة المشتاق في اختراق الأفاق).

(٣٣) مروج الذهب/ ١/ ١٦٣، ابن جبير/ الرحلة/ ٤٢.

وهـذا واضـح من كلام أبي زيـد الذي يذكر أن في ما من يقصـد الجـزر التي تنتـج جوز الهند «ومعهم آلات النجار وغـيرهـا فيقطعـون من خشب النـارجيل ماأرادوا، فإذا جف قطـع ألـواحاً ويفتلون من ليف النارجيل مايخرزون به ذلك الخشب ويستعملون منه مركباً وينحتون منه أدق لآلي وينسجون من حوضه شراعا ومن ليفه حزابات وهي القلوى. . . فإذا فرغـوا منـه جميعـه شحنت المـراكب بالنارجيل فقصد بها عمان فبيع»[٣٤].

ويـوضـح هذا النص الخشب الـذي كانت تصنع منـه سفن عمان والمحيـط الهندي هو خشب النارجيل كما استعمل الساج الذي يتميز بصلابته ومتانته كي يستطيع مقاومة وتحمل العوامل والتأثيرات الجوية والبحرية القـاسيـة[٣٥]، وهـو يستـورد من الهند، ومازالت صناعة القوارب والسفن قائمة في عمان حتى اليوم[٣٦].

وعن ظروف المـلاحـة في المحيطـات الجنـوبيـة الواسعة المليئة بالحيتان والأمواج الضخمة كانت تقتضي أن تكـون المـراكب التي تبحـر إلى الصـين قويـة وكبيرة

---

(٣٤) رحلة السيرافي/١٠٠، انظر الادريسي/وصف الهند/١٢، ولسن/الخليج العربي/١٢٤.

(٣٥) مروج الـذهب/١/١٦٣، سعـاد ماهـر/البحـريـة الاسـلامية وآثارها الباقية/١٩٢، Encyclopidae Britannia, vol, IX,

(٣٦) زلوم/عمان والامارات السبع/٥٦.

لتستطيع مقاومة العوارض الآنفة الذكر، وحمل ماتحتاجه تلك السفرات الطويلة والمحفوفة بالمخاطر من مؤن ورجال، وأن تكون من السعة ماتكفي لحمل بضائع كثيرة[٣٧] تجني منها أرباحاً تتناسب وتلك المخاطر.

والواقع أن ضخامة السفن التي كانتت تذهب إلى الصين كانت تثير تعجب أهل كانتون، فكان علوها عن سطح الماء يبلغ حداً يضطر الناس إلى إستعمال سلالم يبلغ ارتفاعها عشرات من الأقدام ليصعدوا إلى سطحها[٣٨]، ونظراً لضخامة السفن الصينية وكثرة حمولتها فالضرائب التي تؤخذ منها كانت تبلغ أضعاف مايؤخذ من غيرها من السفن، فقد كان يؤخذ منها في كولم ملي كويلون جنوب الملبار) ألف درهم، في حين أنه يؤخذ من غيرها مابين عشرة دنانير إلى عشرين ديناراً[٣٩].

وكان ربابنة السفن الصينية مسجلين في دائرة التجارة البحرية الموجودة في خانقو، غير أنهم لم يكونوا من أهل الصين[٤٠]، لأن هؤلاء كانوا حتى أواخر القرن

(٣٧) Hirth, Fr. & RockHill, W. Chau Ju -- Kua, on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and thirteen Centuries, P. 9, 33.

(٣٨) Chau Ju-Kua, P. 9.

(٣٩) رحلة السيرافي/٣٦، أخبار الصين والهند/٨، ابن الفقيه/١١ ـ ١٢.

(٤٠) Chau-Ju-Kua, P. 9.

السادس الهجري لايعرفون المواني اليمنية ولا سيراف ولا أسماء هذين البلدين، ويؤيد هذا أيضاً أن العرب لم يذكروا قط عن الملاحين الصينيين، وان مراكب الصين لم تعد تختلف إلى المياه العربية بعد أن دمرت مراكز المسلمين التجارية في الصين[٤١]، والراجح أن تسميتها بالسفن الصينية تعود إلى استخدامها في التجارة مع الصين وان ملاحيها من أهل عمان.

أداراتها وملكيتها:

وتتطلب كل من هذه السفن الكبيرة والتي تقوم بهذه التجارات الفنية الواسعة ادارة معقدة فهي تحتاج إلى ملاحين ونواخذه وجذافين ومصلحين والراجح أن العمانيين كانوا يقومون بكثير من هذه الأعمال وخاصة الناخوذية وهي كما يقول الزبيدي «النواخذة... وهم ملاك سفن البحر أو وكلاؤ هم عليها... معربه الواحدة ناخذاه، والمشهور أن الناخذاه هو المتصرف في السفينة المتولي لأمرها سواء كان يملكها أو كان أجيراً على النظر فيها وتسييرها... وأن تنخذ فلان... إذا صار ناخذاه أو رئيساً في السفينة»[٤٢].

---

(٤١) Chau Ju-Kua هامش (٣)، أنظر أيضا آدم ز/المضاءة الاسلامية في القرن الرابع الهجري/٢/٣٢٥ (هامش)، حوراني/٢٢١ ــ ٢٢٢.

(٤٢) تاج العروس/٢/٥٨١.

وقد أشارت المصادر إلى مساهمة العمانيين في أعمال البحار، فذكر المسعودي في كلامه عن بحر الزبخ «وذكر جماعة من نواخذة هذا البحر في... العمانيين»[٤٣]، وقال أيضا «ووجدت نواخذة بحر الصين والهند والسند والزنج واليمن والقلزم والحبشة من... العمانيين»[٤٥].

وقد ذكرت المصادر عدداً من النواخذه العمانيين، ومنهم يزيد العماني ناخوذة الزنج[٤٦]، وجعفر بن راشد المعروف بأبن لاكيس وهو أحد ربابنة الذهب ونواخذته المشهورين[٤٧]، ومردانشاه أحد نواخذة بلاد الفلفل[٤٨]، ومحمد العماني[٤٩]، والناخذاه اسمعيلويه بن ابراهيم بن مرداس[٥٠]، والربان عمران الأعرج[٥١].

كما قام العمانيون أيضاً بأعمال الجذف[٥٢]، أما

(٤٣) مروج الذهب/١/٩٩.
(٤٤) ن.م./١/١٢٨.
(٤٥) ن.م./١/١٥١.
(٤٦) بزرك/١٥٠.
(٤٧) ن.م./١٧٣ ـ ١٧٤.
(٤٨) ن.م./٩٤.
(٤٩) ن.م./١٧٢ ـ ١٧٣.
(٥٠) ن.م./ ١٢٩ ـ ١٣٠، ١٣٢.
(٥١) ن.م./٩٣، أنظر أيضاً مقالة الاستاذ سليمان الندوي عن الملاحة العربية في مجلة Islamic Culture, vol, xvi, 1942
(٥٢) ديوان الغززدت/١/٢١٥.

أعمال الاصلاح في السفينة فيقوم بها الزنوج[٥٣].

ولم تقتصر علامة العمانيين بالسفن في صناعتها وأدارتها، بل كانوا يمتلكونها أيضاً، فقد ذكر المسعودي في كلامه على بحر الزنج «وذكر جماعة من نواخذة هذا البحر من . . . العمانيين وهم أرباب المراكب»[٥٤]، كما قال في كلامه عن الخليج « وقد ذهب كثير من نواخذة هذا البحر وهم من أرباب المراكب من . . . العمانيين ممن يقطعون هذا البحر ويختلفون إلى عمائره في الأمم التي في جزائره وحوله»[٥٥]. ووصف سفالة فقال «وهي أقاصي بلاد الزنج وإليها تقصد مراكب العمانيين»[٥٦].

وقد ذكرت المصادر أسماء بعض من أمتلك المراكب من أهل عمان وممن ذكرتهم، اسمعيلويه الذي خرج في سنة ٣٠٠هـ في مركبه من عمان إلى قنيلة[٥٧]، واسحاق وكان قد قدم من الصين سنة ٣٠٠هـ على ظهر مركب يملكه وحمولته[٥٨]، وكاوان الذي وصل عمان سنة ٣١٧هـ في مركبه قادماً من سرنديب[٥٩]، ومحمد بن

(٥٣) Chau Ju-Kua, P. 31 - 32
(٥٤) مروج الذهب/١/٩٩.
(٥٥) مروج الذهب/١/ ١١٥ ـ ١١٦.
(٥٦) ن.م./٢/٦.
(٥٧) بزرك/٥١ ـ ٥٤.
(٥٨) ن.م./١٠٧. (٥٩) ن.م./ ١٣٢ ـ ١٣٣.

با بشاد بن حرام[٦٠].

وهكـذا فإن أهـل عمان لم يقتصـر نشـاطهم على المـلاحـة، بل أمتد إلى مختلف جوانب النشاط التجاري البحـري، فكـان بعضهم يديـر السفن ويبحـر فيهـا، وبعضهم يمتلك السفن ويستخـدمهـا لنفسـه أو لمن يؤاجـراه، وبعضهم يقـوم بالتجـارة أيضاً، وهذا مكنهم من القيـام بنقـل سلع أفـريقيـا والهنـد والشرق الأقصى مباشرة دون الاعتماد على العناصر الأخرى.

دور العمانيين في التجارة:

لقـد كانت عمان من المراكز التجارية المعروفة عند ظهـور الاسـلام، وقد وصلت شهرتها التجارية والارباح الـتي تدرهـا التجـارة فيهـا إلى الحجـاز، فيروى أن الرسول ﷺ قال: «من تعذر عليه الرزق فعليه بعـمان»[٦١]. كما يروى أنـه ﷺ دعـا لأهـل عمان بتوسع السيرة وازدهار التجارة[٦٢].

وقـد ازداد نشـاط عمان التجـاري بعـد الفتـوح

---

(٦٠) ن.م./٩٠.

(٦١) ياقوت/٣/٧١٨، القزدني/آثار البلاد/٥٦.

(٦٢) سرحـان بن سعيـد الازكـوي/ كشف الغمة الجـامع لاخبـار الأمة/ورقة ٣٢٤ب.

واستقرار الدولة العربية الاسلامية حتى أن الاصمعي قال «الدنيا ثلاثة عمان الأبلة وسيراف»[٦٣].

ويبدو أن النشاط التجاري والأرباح عنه قد بلغت في القرن الرابع الهجري حداً عالياً، فقد قال المقدسي «من أراد التجارة فعليه باليمن أو عمان أو مصر»[٦٤]. ويلاحظ أن المقدسي وهو من ذوي الخبرة والاطلاع الواسع لم يذكر من أقطار الخليج غير عمان التي قدم ذكرها على مصر، مما يد على أنها كانت المركز الرئيسى للتجارة في ذلك الخليج.

ويرجع الأزدهار في عمان إلى كونها المركز الرئيسى للتجارة البحرية مع بلاد الهند والشرق الأقصى وأفريقية، وإلى السلع الغالية والمهمة التي كانت تمر بها فتدر أرباحاً كبيرة، رغم مافي استيرادها من صعوبات.

لقد هيمن العمانيون على التجارة مع أفريقيا، وكانت تجارتهم النشطة مع سواحل أفريقية الشرقية تصل إلى جزيرة قنيلو، وسفالة، والواق واق، وعن طريق عمان كانت كثير من سلع أفريقية تأتي إلى العالم الاسلامي.

---

(٦٣) ابن الفقيه/٢٠٥.

(٦٤) المقدسي/أمن التقاسيم في معرفة الاقاليم/٣٥.

أمـا مع الصـين فقـد بينـا أن المـلاحـة بين عمان والصين كانت نشطة ومباشرة في القرن الثالث الهجري، والـواقـع أن نشـاط العـمانيـين مع الصين لم يقتصر على الملاحة وحدها، بل شمل التجارة أيضاً.

وعنـد ظهـور الاسـلام وبعـده كان طريق الخليج المـؤدي إلى الصين مفضلاً على الطريق البري، بدليل ماذكره المسعودي من أن تاجراً سمرقندياً أتى من سمرقند إلى البصـرة، ومنها ذهب إلى عمان حيث سلك الطريق البحري إلى الصين[٦٦].

وكـانت مدينـة خانقـو وهي كانتـون الحالية المركز الرئيسي للتجارة العربية مع الصين، وقد رددت المصادر العـربيـة ذكـر خانقو وتكلم عدد غير قليل منها عن تجارة العـرب مع خافـوى مما يدل على مدى سعة هذه التجارة واستمـرارهـا، فقـد وصفهـا السـرافي بأنها «مرفأ السفن ومجتمع تجارات العرب وأهل الصين»[٦٧]، وذكر المروزي أنها مرفأ عظيم[٦٨]، وذكر المسعودي أن سفن التجار من

---

(٦٦) مروج الذهب/١/١٤٠ أنظر أيضاً:
الـدوري/تـاريـخ العـراق الاقتصـادي في القـرن الـرابـع الهجـري/١٥٣ ـ١٥٤، Huxayyin, S. Arabia and the Far East, P. 149

(٦٧) رحلة السيرافي/٣٣ أنظر أيضاً ٦٧، ٦٩، ٨٧ ـ ٨٨، أخبار الصين والهند/٦.

(٦٨) المروزي/أبواب في الصين والترك والهند/١٠.

البصرة وسيراف وعمان كانت تأتي إليها بالامتعة والجهاز[٦٩]. وقد وصف المروزي خانقو فقال فيها «مرفأ عظيم وبها نهر. . . كبير يخترق البلدة وعليه جسور وعلى أحد جانبيه أسواق التجار الغرباء، وعلى جانبه الآخر أسواق أهل المدينة، وأكثر من يقصدهم من التجار. . . العرب وفي هذه المدينة صاحب عشر الملك يجمع أمتعة التجار ويأخذ منهم العشر. . . وملكهم يكرم التجار ولا ظلم على أحد ممن يرد ناحيته. . . ورسمه أن يأخذوا من التجار الذين يردون هذه المدينة من كل عشرة ثلاثة»[٧٠].

وكان الحكام الصينيون يولون رجالاً من المسلمين للحكم في الخلافات التي قد تحدث بينهم وبين أهل الصين، وهو أمر كان يرتاح له المسلمون[٧١].

وقد تعرضت التجارة مع الصين إلى هزة عنيفة خلال القرن الثالث الهجري بسبب الحرب الأهلية التي قامت في الصين عام ٢٦٤هـ والتي راح ضحيتها مائتي ألف تاجر في خانقو من المسلمين واليهود والنصارى والمجوس[٧٢]، أدت إلى شل التجارة الصينية، وبالرغم

(٦٩) مروج الذهب/١/١٣٨ أنظر الحميري/الروض المعطار/ورقة ١٣٩.
(٧٠) المروزي/١٠
(٧١) رحلة السيرافي/٣٤، أخبار الصين والهند، ٧
(٧٢) المسعودي، مروج الذهب/١/١٣٧ ـ ١٤٠، رحلة

من القضاء على الثورة الصينية ورجوع الملك فقد بقي الوضع الداخلي للصين قلقاً، إضافة إلى المعاملة السيئة للتجار والتي يصفها السيرافي بقوله «وأمتدت أيديهم مع ذلك إلى ظلم من قصدهم من التجار، ولما حدث هذا فيهم أنضم إليه ظهور الظلم والتعدي على نواخذة العرب وأرباب المراكب، فالزموا التجار مالا يجب عليهم، وغلبوهم على أموالهم واستجازوا مالم يجز الرسم به قديماً في شيء من أفعالهم، فنزع الله جل ذكره البركات منهم جميعاً وضع البحر جانبه، . . . ووقع الفناء في الربابنة والادلاء بسيراف وعمان»[٧٣].

ان تلك الاجراءات التعسفية، والمعاملة السيئة التي لقيها العرب في الصين في تلك الفترة، جعلتهم ينقلون مركزهم من كانتون إلى كله بار التي أصبحت مركز الملاحة والتجارة، وهذا واضح مما قال المسعودي في زمنة (حوالي ٣٣٢هـ)[٧٤].

غير أن الاضطرابات والقيود الجديدة التي فرضت على التجار العرب، وكذلك انتقال مركز التجارة إلى كله لم يؤد إلى انقطاع تام للتجارة، فقد ظلت بعض

السيرافي/ ٦٠ ـ ٦٣، البكري/المسالك والممالك/٢/ورقة ١٤٥، النويري/نهاية الأدب/١٤/ ٣٣٠ ـ ٣٣١.

(٧٣) رحلة السيرافي/٦٤.

(٧٤) مروج الذهب/١/ ١٤٠.

الصلات المباشرة وان كانت طفيفة، وقد أزدادت تلك الصلات قوة قبل نهاية القرن الرابع الهجري. إذ بذلت الحكومة الصينية جهدها لتنشيط التجارة الخارجية، وأرسلت وفداً إلى الخارج ليقنع التجار الأجانب من الجنوب بالمجيء إلى الصين، ومنحت التجار الأجانب إجازات خاصة لاستيراد البضائع، ثم اتخذت بعد ذلك التدابير لتنظيم التجارة الخارجية(٧٥)

أما كله فقد ذكر المسعودي أن البحريين من أهل عمان كانوا يترددون عليها(٧٦)، ونقل بزرك عن اسمعيلويه الناخذاه قوله «أجتمع لي في كرة واحدة وردت منها من كله إلى عمان وذلك في سنة سبع عشرة وثلاثمائة مالا يجتمع لناخذاه قبلي. . . وقطعت من كله إلى أن وصلت إلى شط العرب يغي شحر لبان. . . فأخذ السلطان بعمان من عشور الامتعة في مركبي ستمائة ألف دينار، وترك على الناس العشور في بضائع وغير ذلك مما سامحهم فيه لعله يكون نحو مائة ألف دينار»(٧٧).

وقد أصبحت كله في أوائل القرن الرابع الهجري، عندما أضطرب أمر الصين ملتقى مراكب أهل عمان والصين، وأصبحت كما قال المسعودي «واليها

(٧٥) Chau Ju-Kua, 19 – 20
(٧٦) - مروج الذهب/١/١٩٧.
(٧٧) بزرك/١٢٩ ــ ١٣٠.

تنتهي مراكب أهل الاسلام من السيرافيين والعمانيين في هذا الوقت فيجتمعون مع من يرد من أرض الصين في مراكبهم»[٧٨].

وكانت عمان المركز الرئيسى لتجارة كله مع الشرق، فقد ذكر السيرافي ان «كله مجتمع الأمتعة من العود والكافور والصندل والعاج والرصاص والابنوس واليقم والافاوية كلها وغير ذلك مما يتسع ويطول شرحه والحبهان من عمان في هذا الوقت ومنها إلى عمان واقع»[٧٩]، كما قال المسعودي «والحبهان اليها في هذا الوقت من عمان»[٨٠].

كما كانت عمان مركزاً لتجارة فنصور[٨١]، والصنف[٨٢].

وقد امتد نشاط العمانيين التجاري إلى الزانج، فقد ذكر المسعودي أن البحريين من أهل عمان كانوا يترددون عليها[٨٣]، ويجلب منها سلع متعددة[٨٤]. كما أمتد نشاط العمانيين التجاري أيضاً إلى سرنديب وهي

(٧٨) مروج الذهب/١/١٤٠.
(٧٩) رحلة السيرافي ٧٨.
(٨٠) أخبار الزمان/٦٢ ـ ٦٣.
(٨١) بزرك/٩٠.
(٨٢) ن.م./٧٠ ـ ٧١
(٨٣) مروج الذهب/١/١٩٧، أنظر التنبيه والاشراف/٦٢.
(٨٤) مروج الذهب/١/١٩٧.

سيلان الحالية، فقد ذكر بزرك أنه في سنة ٣١٧هـ وصل كاوان عمان قادماً من سرنديب وقد بلغت عشور مركبه ستمائة ألف دينار[٨٥].

وكانت التجارة البحرية مع الهند نشيطة، وكان بعض الامراء الهنود يشجعون التجار العرب[٨٦]، وأهم مراكز التجارة العربية في الهند هي الديبل، وقد وصفها الاصطخري بأنها «غربي نهران على البحر، وهي متجر كبير وفرصة لهذه البلاد وغيرها. . . وهو بلد قشف وانما مقامهم للتجارة»[٨٧]، وكانت مراكب العمانيين تقصد الديبل بأمتعتها وبضائعها، فقد ذكر الادريسي أن «مراكب العمانيين تقصدها بأمتعتها وبضائعها وقد تردد عليها مراكب الصين والهند بالثياب والامتعة الصينية والافادية العطرية الهندية، فيشترون من ذلك جزافاً لأنهم أهل يسار وأموالهم كثيرة فيمسكونها حتى إذا سارت المراكب عنهم دخلت السلع أخرجوا أمتعتهم وباعوا وسافروا إلى البلاد وقارضوا وتصرفوا بأموالهم كيف شاءوا»[٨٨].

ومن المراكز التجارية الأخرى المنصورة، وهي

---

(٨٥) بزرك/١٣٢ ـ ١٣٣.
(٨٦) رحلة السيرافي/٤٠ ـ ٤١، ابن رسته/الاعلاق النفية/١٣٥، المروزي/٣٤ ـ ٣٥.
(٨٧) مسالك الممالك/١٧٥، أنظر المقدسي/٤٧٩.
(٨٨) وصف الهند/٢٩.

مدينة كبيرة تقع على نهر مهران، وأهلها مسلمون، وملكها من قريش من ولد هبار بن لأسود[٨٩]، والملتان، وهي مركز مهم للتجارة مع الاقسام الداخلية من الهند، لان فيها معبداً تقصده جماهير الحجاج الهنود من داخل البلاد، وحكامها بنومنبه من ولد سامة بن لؤي وكانوا قد تغلبوا عليها[٩٠].

ومن مراكز التجارة العربية في الهند أيضاً سندان، وكانت السفن التجارية تبحر منها نحو عمان، فقد ذكر بزرك أن بعض التجار «جهنر مركباً من سندان إلى عمان وانه سلم وكيله في المركب خشبة طويلة من الساج عليها علامة، وقال له بع هذه واشتري بثمنها كذا وكذا من السقط»[٩١]، وصندابور، فقد نقل بزرك عن موسى الصندابوري قوله «كنت عند صاحب صندابور يوماً... اذ دخل بعض أصحابه فقال وأما الخور من عمان مركب ثم لم نلبث الا ساعة حتى دخل جماعة ومعهم أقفاص فيها أسقاط وقماش وماورد»[٩٢].

---

(٨٩) الاصطخري/مسالك الممالك/١٧٣، مروج الذهب/١/١٦٧ ـ ١٦٨، البكري/المسالك والممالك/ورقة ١٥٥ب، الروض المعطار/ورقة ٣٦٦أ.

(٩٠) أمن التقاسيم/٤٨١.

(٩١) بزرك/١٤٤ ـ ١٤٥.

(٩٢) بزرك/١٥٧ ـ ١٥٨.

وقد عني العرب بتوسيع صلاتهم التجارية وتقويتها، وذلك بأنشاء مراكز تجارية لهم يجعلون منها الوكلاء ويؤسسون المخازن، وكانت للعرب مراكز مهمة في الهند، وقد شاهد المسعودي في سنة ٣٠٤هـ مستوطنة تجارية عربية في منطقة صيمور (Chauel فيها نحو عشرة آلاف، تتألف من قادمين جدد من سيراف وعمان والبصرة وبغداد وغيرها، ومن أفراد من نسب عربي ولدوا في الهند، وفي المستوطنة أيضاً تجار كبار[٩٣].

أهم المراكز التجارية والملاحية:

ذكرت المصادر عدداً من المراكز التجارية والملاحية في عمان أهمها:

صحار: وتقع على خليج عمان، وكانت عند ظهور الاسلام مركزاً تجارياً مهماً، فيذكر ابن حبيب أنها احدى أسواق العرب السنوية قبل الاسلام، وكانت تقام أول يوم رجب لمدة خمسة أيام، وكان يعشرهم فيها الجلندي بن المستكبر حاكم عمان[٩٤]، كما كانت مركزاً لنسج الثياب الصحارية التي أنتشرت في جزيرة العرب في القرن الأول الهجري، فيذكر الواقدي في غزوة

(٩٣) مروج الذهب/١/٢١٠.

(٩٤) المجد/٢٦٥، انظر اليعقوبي/التاريخ/١/٣١٣ ـ ٣٣١، التوحيدي/ الامتاع والمؤانسة/١/٨٤، المرزوقي/ الأزمنة والأمكنة/٢/١٦٣

الحديبية سنة ٦هـ أنه «خرج رسول الله ﷺ من المدينة يوم الاثنين. . . فاغتسل في بيته ولبس ثوبين من نسج صحار»[٩٥].

ويذكر ابن هشام أن النبي ﷺ كفن في ثلاثة أثواب ثوبين صحاريين وبرد حيرة أدرج فيها أدراجاً»[٩٦]، وقد ترك النبي ﷺ بعد وفاته ثياباً منها ثوبان صحاريان وقميص صحاري[٩٧].

ثم صارت صحار بعد الاسلام المركز الرئيسي للملاحة والتجارة والادارة، وهذا واضح من النصوص التي ترد في الكتب الجغرافية الاسلامية، فقد وصفها الاصطخري بأنها قصبة عمان «وهي على البحر، وبها متاجر البحر وقصد المراكب، وهي أعمر مدينة بعمان وأكثرها مالاً، ولا تكاد تعرف على بحر فارس بجميع بلاد الاسلام مدينة أكثر عمارة ومالاً من صحار»[٩٨]، وذكر ابن حوقل أن بها من التجار والتجارة مالا يحصى كثرة[٩٩].

---

(٩٥) المغازي/٢/٥٧٣.
(٩٦) السيرة النبوية/٤/٣١٣.
(٩٧) البلاذري/أنساب الاشراف/٢ ورقة ٨ب، الدياربكري/ تاريخ الخميس في أحوال أنفس نفيس/٢/١٧٣.
(٩٨) مسالك الممالك/٢٥، أنظر الأقاليم/١٤، ابن حوقل/صورة الأرض/٣٨.
(٩٩) صورة الارض/٣٨.

وقال المقدسي «صحار هي قصبة عمان ليس على بحر الصين اليوم بلد أجمل منه، عامر آهل، حسن، طيب نزه، ذو يسار وتجار وفواكه وخيرات، أسرى من زبيد وصفاء، أسواق عجيبة، وبلدة ظريفة ممتدة على البحر، دورهم من الأجر والساج، شاهقة نفيسة، والجامع على البحر، له منارة حسنة طويلة في آخر الأسواق، ولهم آبار عذيبية وقناة حلوة، وهم في سعة من كل شيء، دهليز الصين، وخزانة الشرق والعراق ومعونة اليمن»[١٠١]، وقال أيضاً «وخزانة المشرقين صحار مؤجب تقديمها على كل حال»[١٠٢]، وذكر التبريزي أن صحار منزل الأمراء بعمان[١٠٣]، ووصفها الأدريسي بأنها «أقدم مدن عمان وأكثرها أموالاً قديماً وحديثاً ويقصدها في كل سنة من تجار البلاد مالا يحصى عددهم، واليها تجلب البضائع من اليمن ويتجهز منها بأنواع التجارات، وأحوال أهلها واسعة جداً ومتاجرها مربحة»[١٠٤].

وقال أيضا «وكان في القديم من الزمان تسافر منها

(١٠١) أحسن التقاسيم/٩٢ ـ ٩٣، أنظر أيضاً مروج الذهب/١/١٠٨، ١٤٩، التنبيه والاشراف/٢١٨، البكري، المسالك والممالك/ورقة ٢١٧أ، ياقو/معجم البلدان/٣/٣٦٩، شيخ الربوة/نخبة الدهر/٢١٨.

(١٠٢) أحسن التقاسيم/٦٧ (هامش).

(١٠٣) شرح اختيارات المفضل الطبي/٣/١٤٢٤

(١٠٤) جزيرة العرب من نزهة المشتاق في اختراق الآفاق/٤٠ ـ ٤١

مراكب الصين»[١٠٥]، ووصفها البكري بأنها سوق عمان[١٠٦]، وقال ابن المجاور «وفي هذه المدينة كانت ترسى المراكب القادمة من أطراف الدنيا وكانوا يصعدون . . . إلى صحار يبتاعون ويتشاورون[١٠٧]، وقال الحميري «وكان بصحار مجتمع التجار، ومنها يتجهز لكل بلدة، والى بلاد الهند والصين»[١٠٨].

يتضح من النصوص السابقة أن صحار مدينة قديمة جداً، وكانت عند ظهور الاسلام مركزاً تجارياً مهماً، ثم صارت بعد الاسلام المركز الرئيسى للملاحة والتجارة والادارة، حيث كانت قصبة عمان ومنزل العمال، والمركز الرئيسى للتجارة مع البلاد المطلة على المحيط الهندي، والميناء الرئيسى لسفن الصين، وهكذا فقد كانته عامرة غنية مزدحمة بالسكان.

مسقط :

وهي ميناء على الخليج تحيط بها جبال شاهقة، فتؤمن السفن الراسيبة فيها من أخطار العواصف واضطرابات البحر، وتجعلها ميناء طبيعياً ممتازاً.

---

(١٠٥) ن.م.، ٤١، أنظر الحميدي/الروض المعطار/ورقة ٢٣٨ب.
(١٠٦) المسالك والممالك، ورقة ٢١٥ب.
(١٠٧) تاريخ المستبصر/٢/٢٨٤.
(١٠٨) الروض المعطار/ورقة ٢٣٨ب.

وصف المقدسي مسقط بأنها «أول مايستقبل المراكب اليمنية، ورأيته موضعاً حسناً»[١٠٩]، وذكر البكري أنها مجتمع المراكب التي تخرج من صحار[١١٠]، ووصفها بن المجاور بأنها مرسى مدينة صحار[١١١]، وتقع قرب مسقط مقاصات اللؤلؤ، ولذلك أصبحت مركزاً للغواصين[١١١].

دبا :

وهي ميناء على خليج عمان[١١٣]، وكانت عند ظهور الاسلام مركزاً تجارياً مهماً، فيذكر ابن حبيب أنها احدى أسواق العرب السقوية قبل الاسلام، ويقام سوقها آخر رجب، وكان الجلندى بن المستكبر حاكم عمان يعشرهم[١١٤]، وذكر أيضاً أنها «فرختي العرب يأتيها تجار السند والهند والصين وأهل المشرق والمغرب»[١١٥]، ووصفها الطبري بأنها «المصر والسوق

---

(١٠٩) أحسن التقاسيم/٩٣

(١١٠) المسالك والممالك/ورقة ٢١٥ب.

(١١١) تاريخ المستبصر/٢/٢٨٤.

(١١٢) شيخ الربوة/نخبة الدهر في عجائب البر والبحر/٢١٨.

(١١٣) أحسن التقاسيم/٩٣.

(١١٤) المحبر/٢٦٥ ـ ٢٦٦، أنظر أيضاً تاريخ اليعقوبي/٣١٣ ـ ٣١٤، التوحيدي/ الأمتاع والمؤانسة/١/٨٤، المرزوق/ الأزمنة والأمكنة/٢/١٦٣.

(١١٥) المحبر/٢٦٥ ـ ٢٦٦.

العظمى»[١١٦]، وذكر ياقوت أنها مدينة مشهورة وكانت قديماً قصبة عمان[١١٧].

يتضح من الاوصاف السابقة لدبا أنها عند ظهور الاسلام مركزاً اداريا وتجاريا مهماً، غير أنها بعد الاسلام ضعفت وطغت عليها صحار في الأهمية.

الخلاصـــــة

يقع إقليم عمان في الجنوب الشرقي من الجزيرة العربية مطلاً على كل من الخليج والبحر العربي، وقد أكسبه موقعه هذا أهمية عسكرية وتجارية كبيرة، مكنت العمانيين من المساهمة وبشكل كبير في الملاحة والتجارة وخاصة مع البلاد الواقعة على جانبي المحيط الهندي.

لقد أمتد نشاط العمانيين البحري إلى أفريقيا غرباً، وهيمنوا على التجارة والملاحة مع تلك المناطق. كما أمتد نشاطهم شرقاً إلى الهند وسيلان والملايو والصين. وقد أصبحت الموانيء العمانية مثل صحار ومسقط من أهم وأكبر المراكز الملاحية والتجارية في منطقة الخليج. لقد كانت عمان مركزاً لتجميع وتوزيع

(١١٦) تاريخ الرسل والملوك/١/١٩٧٩، أنظر أيضاً ابن كثير/البداية والنهاية/٦/٣٢٩.

(١١٧) معجم البلدان/٢/٥٤٣.

السلع الآتيـة من أفـريقيـا ومن الهنـد والصين إلى أنحاء العـالم، لذلـك فقـد تجمعت لدى السكان ثروات كبيرة وخصـوصـاً في صحـار، وكـان مستواهم المعاشي عالياً. لقـد قامت عمان بدور فعـال في نشـر الاسـلام والعربية، والحضـارة العـربيـة الاسـلاميـة في مناطق بعيدة في آسيا وأفريقيا، وكان لتجارها وملاحيها الفضل في ذلك.

إن الصـورة التي نستخلصهـا من المصادر عن دور العمانيين الحضاري وخصوصاً دورهم في الملاحة والتجارة تؤكـد الـدور الكبـير والـواسـع، وهي صورة مشـرقة لما أظهرته من التقدم والأزدهار.

رقم الإيـداع : ١٧٩ / ٩٤